MEMORANDUM DER GROSSEN INTERNATIONALEN

...

Digitized by Google

Bavar. 1819 ir

Memorandum

Digitized by Google

Bavar.
1819 ir

Memorandum

der

Großen internationalen Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin

das Project einer

Pferde-Eisenbahn in München

betreffend.

Bayer. Staats
Bibliothek
München

München September 1872.

Digitized by Google

Bavar. 1819 ir

Memorandum

Digitized by Google

Bavar.
1819 ir

Memorandum

der

Großen internationalen Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin

das Project einer

Pferde-Eisenbahn in München

betreffend.

Königl. Staats-
Bibliothek

München September 1872.

Digitized by Google

Barar.
1819 ir

Memorandum

Digitized by Google

Memorandum

der

Großen internationalen Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin

das Project einer

Pferde-Eisenbahn in München

betreffend.

München September 1872.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
NOVACENSIS

Digitized by Google

Wie das Gedeihen der Culturstaaten unserer neuesten Zeit, die Entwicklung ihres Handels, das Wachsen ihres Wohlstandes und ihrer Steuerkraft, die Zunahme ihrer Bevölkerung ꝛc. zunächst durch die zweckmäßige Ausbreitung der Schienenwege hervorgerufe wurden und somit die centrifugale, nach dem Herzen des Staates strömnende Kraft durch den centripetalen nach allen Richtungen der Grenzen hinwirkenden Abfluß gehoben und zu Gunsten des Staates den fernsten Gegenden zum Mitgenuß geboten worden ist, eben so hat es sich in Bezug auf die Entwicklung der Großstädte der einzelnen Staaten ergeben, daß die durch deren Ausdehnung bedingten künstlichen Verkehrsmittel, wie Eisenbahnen, Pferdebahnen und Omnibus ꝛc. in erster Linie zum Wohlstand, zur Vergrößerung und zur Bedeutsamkeit der Großstädte beigetragen haben.

Das am meisten verzweigte Schienennetz Belgiens, Englands, sowie der norddeutschen Staaten umschließt gleichzeitig die wohlhabendsten Gegenden während z. B. der bayerische Wald, trotz seiner Schätze an Bau- und Brennholz, durch die örtliche theilweise Unmöglichkeit Eisenbahnen zu bauen ein im allgemeinen armer uncultivirter Landstrich ist, ebenso wie das Siebenbürgische Hügelland, die Ebenen Ungarns u. A. trotz ihrer großen Reichthümer an Korn und Früchten hauptsächlich nur in soweit an Bedeutung gewonnen haben, als sie von den Eisenbahnen berührt und durchschnitten worden sind.

Digitized by Google

Was im Großen von den Verkehrsmitteln und ihrer Wichtigkeit für das Gedeihen der Staaten gilt, läßt sich in allen seinen Einzelnheiten auch auf die Verkehrsmittel in den Großstädten, hier zunächst auf die werdende Großstadt München anwenden.

Die wachsende Einwohnerzahl dieser Residenz, welche noch im Jahre 1849—96,998 Seelen zählte und heute zu einer Höhe von 169,478 Einwohner, mit Militär, gestiegen ist, die folgerechte, nothwendig gewordene Erweiterung des Burgfriedens wobei 1854 schon die Vorstädte Giesing, Au und Haidhausen, 1864 Ramersdorf zur Stadt geschlagen wurden, ferner die durch die kürzlich hergestellte Brennerbahn gewonnene Bedeutsamkeit der bayerischen Hauptstadt als Knotenpunkt des Verkehrs zwischen Italien und Deutschland und endlich der statistisch nachweisbar von Jahr zu Jahr sich steigernde Fremdenbesuch (Gesammtzahl der Angekommenen während des Monat Juli 22,605) alles dies sind Factoren, deren Ansprüchen gegenüber die Verkehrs- und Verbindungsmittel innerhalb der Stadt und mit den Vorstädten, bisher noch weit zurückgeblieben sind, deren Ungenügen in erster Linie der Stadt und ihren Bewohnern zum Schaden gereicht und deren Mangel in der Folge immer fühlbarer zu Tag treten muß. Die teritoriale Ausdehnung des Handels und Verkehres nimmt im gleichen Schritt mit den übrigen Großstädten auch in München von Jahr zu Jahr zu, die Entfernungen steigen, neue Vorstädte werden in das Weichbild der Stadt aufgenommen werden müssen, die Speculation wird sich der todten Werthe bemächtigen und mit diesem steten Fortschreiten wächst auch die Nothwendigkeit der Herstellung einer Verbindung der einzelnen Außenpunkte mit der Peripherie und mit den Centrum in einer den Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Weise.

Um nun diesem Bedürfniß zu genügen haben wir es unternommen eine

Pferdeeisenbahn

in München zu bauen welch wir, gestützt auf unsere Erfahrungen

Digitized by Google

bei den von uns in Berlin, Kopenhagen und Hamburg, erbauten Bahnen den hiesigen Verhälnissen genau anpassend, und der Würde der Residenz München entsprechend, mit dem nöthigen Comfort ausgestattet dem resp. Publikum zur Benützung übergeben wollen.

Es ist eine bekannte Thatsache, daß sich bei allen neu einzuführenden Unternehmungen Zweifel und Mißtrauen auf die wirklich begründete Nothwendigkeit und Nützlichkeit geltend macht und erst *nach* der Erprobung derselben pflegt sich die Theilnahme dem Unternehmen zuzuwenden, welches, sobald sein Vortheil anerkannt, dann zu den nothwendig gewordenen Bedürfnissen gerechnet zu werden pflegt. Das *erste Packträgerinstitut* in Berlin z. B. wurde bei seinem Entstehen höchst mißtrauisch betrachtet, bewährte sich aber durch die Nothwendigkeit, oft disponibele Kräfte zur raschen und kurzen Hilfsleistung zur Verfügung zu haben, auf das Glänzendste und es ist durch die Einführung bis in die kleinsten Provinzialstädte hinab das Packträgerinstitut überall heute eine Nothwendigkeit geworden.

Aehnlich war es auch bei der Einführung der Stadtomnibus (Groschenwagen) in München, denen gegenüber seiner Zeit die Opposition die Nothwendigkeit der Existenz verneinte, weil die Stadt zu klein sei, weil für Solche welche fahren wollten durch Droschken hinreichend gesorgt sei, weil das Unternehmen auf die Existenz vieler hiesiger Bürger und Droschken-Besitzer nachtheilig einwirken würde. Thatsache aber ist, daß heute 30 bis 40 Wägen des Stadt-Omnibus-Institutes verkehren und und trotz derer beträchtlicher Mehreinnahme die Droschkenbesitzer ihre 300 einspännigen und 70 zweispännigen Fuhrwerke, welche früher in München verkehrten auch nicht um einen Wagen vermindert haben.

Derlei Institute kommen einem Bedürfniß entgegen; ist einmal die Gelegenheit geboten, derlei Bedürfniße theilweise zu befriedigen, so steigert sich auch die Benützung von Tag zu Tage und es tritt der Fall ein, daß das Unternehmen eine *Noth-*

Digitized by Google

wunzeigkeit wird, ohne daß die früheren Einrichtungen darunter zu leiden brauchen.

Es könnte dagegen wieder folgender Einwurf gemacht werden: Wenn schon eine Art von Beförderungsmitteln da ist, wozu eine neue? Diese Frage läßt sich leicht beantworten: Wie die Eisenbahn die Eilpost, der Telegraph die reitenden Boten, so verdrängt auch die Pferdebahn immer mehr das primitive Beförderungsmittel den Omnibus. Das Bessere verdrängt nach einem Naturgesetz schließlich überall wo das Bedürfniß vorhanden, selbst das Gute. Die Schwerfälligkeit eines Omnibus kann aber nicht mit der Schnelligkeit und Leichtbeweglichkeit einer Pferdeeisenbahn concurriren welche an Stelle enger, unbequemer, schwer zu besteigender Wägen geräumige, bequeme, leichtzugängliche Fahrzeuge bietet, die sich sanft und verhältnißmäßig schnell bewegen und durch die Möglichkeit mit derselben Zugkraft eine weit größere Menge von Personen fortzuschaffen, einen außerordentlich geringen Fahrpreis zulassen.

Noch andere gewichtige Gründe fallen zu Gunsten dieses, die jetzige Ausdehnung der Omnibuslinien weit übertreffenden Beförderungsmittels schwer in's Gewicht. Es ist erstens die damit zusammenhängende

Steigerung der liegenden Werthe an der Stadtperipherie.

Die Häuser, selbst an den entferntesten Theilen der Stadt, gewinnen an Preis, denn die Möglichkeit in kürzester Zeit im Innern der Stadt zu sein, erhöht den Werth der außen liegenden Wohnungen. Ein zweiter Vortheil liegt in der theilweisen Abhilfe der zunehmenden Wohnungsnoth, dieses Gespenstes das die Einwohner wie die Magistrate unserer Großstädte so oft beängstigt und welches sich auch in München bereits fühlbar zu machen beginnt, indem durch eine Verbindung mit den Vorstädten allen Personen deren Verhältnisse es ihnen wünschenswerth erscheinen lassen, außerhalb der Stadt zu wohnen, die Gelegenheit geboten

Digitized by Google

ist, in Zwischenräumen von 8 — 10 Minuten auf die schnellste und denkbarst billige Weise bis vor ihre Hausthüren, resp. in die unmittelbare Nähe derselben, befördert zu werden.

Die Wohnungen im Innern der Stadt sind für den Kleinbürger, den gering besoldeten Beamten und viele Andere bald unerschwinglich, da diese aber zumeist gezwungen sind in der Nähe des Centrums zu wohnen, sei es weil der Schulbesuch ihrer Kinder oder die Lage ihres Bureaux und Läden es nothwendig macht, so sind sie häufig genöthigt sich mit schlechten und theuern Wohnungen innerhab der Stadt zu begnügen. Der großen Zahl der Studirenden, Handlungscommis und Arbeiter ꝛc. die oft gezwungen sind in der Nähe resp. der Universität und ihrer Etablissements ebenfalls theuer und schlecht zu wohnen ist durch die Pferdebahn gleichfalls Gelegenheit geboten jetzt um einen billigen Preis gesunde und comfortable Wohnungen in weiter Entfernung miethen zu können Die Fahrtaxe ist, wie oben bemerkt, eine sehr geringe und kann durch Abonnements noch verringert werden.

Durch das Hinausziehen der Bevölkerung erwächst den Vorstädten wieder ein namhafter Gewinn. Die Annalen der Pferde-Eisenbahnen weisen nach, daß die Bevölkerung von Charlottenburg, einer Vorstadt Berlins, innerhalb sieben Jahren durch die Vermittelung der Pferdeeisenbahn um das Doppelte gewachsen ist und es hat sich das Project die Pferdeeisenbahn von Charlottenburg nach Spandau zu verlegen als eine den Anforderungen der Zeit entsprechende Nothwendigkeit herausgestellt.

Die in der Nähe Hamburgs gelegenen Örtlichkeiten Wandsbeck und Eimsbüttel haben ebenfalls der Pferdebahn ihre enorme Zunahme an Bevölkerung zu verdanken und obgleich Berlin mit Charlottenburg durch Locomotiveisenbahnen, nämlich die Berlin-Lehrter, Berlin-Hamburger und die neue Verbindungsbahn, und Hamburg mit Wandsbeck durch die Hamburg-Lübeckerbahn in Verbindung steht, so haben doch die betreffenden Pferdeeisenbahnen ihren Vorrang vor allen anderen Verbindungsmitteln behauptet und ist die Theilnahme des Publikums eine massenhafte trotz aller Concurrenz der Locomotiveisenbahnen.

Digitized by Google

Bevor wir die für die hiesige Stadt projectirten Linien beschreiben und die Gründe darlegen, welche uns zur Wahl derselben bestimmten, wollen wir in Kürze die Art unserer Schienenlegung erwähnen, welche die von Herrn Civil- und Marine-Ingenieur A. F. Moller in Berlin, Kopenhagen und Hamburg gegründeten Pferdeeisenbahngesellschaften angewendet haben.

Durch die von Herrn Moller auszuführenden drei Systeme der Schienenlegung werden alle Schwierigkeiten für Anlagen von Pferdebahnen in Straßen innerhalb der Stadt, auf geplasterten Wegen beseitigt. Da wo der Straßendamm nur 20—30′ hat werden die Schienen in Asphalt gelegt welcher die ganze Breite des Fahrdammes einnimmt. Eine technische genaue Erklärung des Moller'schen Systems behalten wir uns vor, wollen wir hier nur noch bemerken, daß unserer Pferdebahn-Gesellschaft die technischen Kräfte zu Gebote stehen, welche die meisten jetzt existirenden Pferdebahnen gebaut und auf Grund ihrer Erfahrungen auch die neuesten Verbesserungen mit Erfolg angewendet haben.

Das Geleise erhebt sich durchaus nicht über das Straßenniveau wodurch sowohl für den Fußgänger als für den Reiter, an welchen Stellen immer er auch das Geleise überschreiten mag, die Gefahr zu straucheln oder hängen zu bleiben vollständig unmöglich gemacht ist, ebenso wie auch alle alle Arten von Fuhrwerken unbeeinflußt über die Schienen und neben ihnen hin fahren können. Ferner ist dabei der Umstand in Rücksicht gezogen worden, daß bei der Raumbeengung in vielen Häusern, namentlich der inneren Stadt mancherlei Manipulationen, wie z. B. das Sägen und Spalten von Brennholz, Abladen der Waaren, sowie auch das Ein- und Ausladen der Möbelwaaren an Umziehtagen ꝛc. ꝛc. vor den Hausthüren vorgenommen wird und es wurde deßhalb beim Entwurf der Schienenlegung soweit als nur irgend thunlich die Passage so eingerichtet, daß durch die Pferdebahn jene Manipulationen gar nicht gestört werden, ebenso wie auch überall da wo den Häusermassen der einen Seite freie Plätze und Gärten der anderen Seite gegenüber liegen, die letztere Seite für die Pferde-

Digitized by Google

Bahn gewählt wurde um der freien Einfahrt und überhaupt der Freiheit der Passage so wenig als möglich Abbruch zu thun.

Ferner ist um bei allen beabsichtigten Linien jede Art von Störung zu vermeiden Bedacht genommen, daß da wo zur Correspondenz der Wägen Weichen eingerichtet werden mußten, um das Vorbeifahren zweier sich begegnender Wägen an einander zu ermöglichen, nur solche Punkte gewählt wurden die breit genug sind um eine momentane Ausdehnung des sonst nur überall einfach laufenden Schienenstranges zu gestatten, also nur große freie Plätze.

Die Linien welche für die Pferdebahn ausgewählt wurden sind der gewissenhaftesten fachmännischen Prüfung unterzogen worden und obgleich in erster Linie nur Straßen mit einer genügenden Fahrbreite von durchschnittlich mehr als 40′ in Aussicht genommen sind, so konnte es dabei nicht vermieden werden, daß einzelne Straßen mit in die Linien hineingezogen werden mußten welche an kurzen Stellen auf den ersten Blick vielleicht als zu enge für die Anlage einer Pferdebahn erscheinen mögen.

Diese Punkte sind:

1.) Die 18 Schritte lange Strecke in der Bayerstraße zwischen dem Hause Nr. 2 und der gegenüber liegenden kleinen Baumgruppe, welche eine Fahrbreite von 27′ hat.

2.) Die Einbiegung der Luisenstraße in den Bahnhofplatz, wo neben dem Haus Nr. 6, bei einer Länge von 30 Schritten, eine Fahrbreite von 26′ vorhanden ist.

3.) Die Residenzstrasse bei ihrer Einbiegung auf dem Max-Josef-Platz, wo auf eine Länge von 8 Schritten die Straße sich auf 21′ Breite verengt.

4.) Die Kaufingerstraße, deren Minimalbreite neben der Rosengasse auf 8 Schritt Länge 25′ beträgt.

5.) Die Maximiliansbrücke mit ihrer zweimaligen Verengung bis zu 26′.

Wir erlauben uns aber alle diesbezüglichen Einwände an diesem Orte sogleich zu entkräften.

Eine Verordnung der Berliner Polizeidirection hat für eine

Digitized by Google

Straße in welcher eine Pferdeeisenbahn angelegt werden darf, ein Minimum von 30′ Fahrbreite bestimmt.

Das Berliner Straßenregulativ schreibt vor, daß ein Roll- oder Fuderwagen 9′ Breite laden, ein gewöhnlicher Wagen 5′ Breite und ein Pferdebahnwagen 7′ Breite in Anspruch nehmen darf. Da nun die Wagenbreite der Münchener Wägen den Bestimmungen des Berliner Regulatives im Allgemeinen entspricht, ebenso wie auch die Pferdebahnwägen der Gesellschaft die Breite von 7′ nicht überschreiten sollen, so würden bei einer hiesigen Straße drei solcher Wägen, welche gleichzeitig denselben Weg verfolgten oder auf gleicher Höhe an einander vorbeiführen, nur eine Breite von 21′ in Anspruch nehmen, ein Fall den nur die einzige von uns zu benützende schmalste Straße, die Residenzstraße auf eine Strecke von 8 Schritten unthunlich machen würde.

Einen weiteren Beleg gibt uns der Bericht des combinirten Comités des Ober- u. Unterhauses über die Pferdbahnen in London (siehe Times, 24 Juni 1872 pag. 6 Spalte 4). In demselben wird die nöthige Minimalbreite der Straßen 30′ angegeben mit dem Bemerken, daß an engeren Stellen bestimmte Vorsichtsmaßregeln getroffen werden sollen, sei es durch langsameres Fahren oder Signale von Seite der Pferdbahn.

In Rücksicht nun,

daß der Verkehr in Berlin und London wenigstens ein sehr bedeutend größerer genannt zu werden verdient als er in München ist,

daß ferner die ungünstige Verengung der oben angeführten Straßen gewissermaßen nur einen Moment währt,

daß eine Begegnung dreier oder mehrerer Wägen in der oben angeführten Weise zu den Seltenheiten gehört und

daß es sich bei allen angeführten Stellen so glücklich trifft, daß die resp. Kutscher ein freies Gesichtsfeld auf ca. 100 Schritt und mehr haben und es dabei für alle leicht ist durch Ausweichen einen Zusammenstoß mit der Pferdebahn, deren Richtung und Bewegung ganz genau vorgezeichnet ist, hier wie überall andern Ortes zu vermeiden, so glauben wir die oben

Digitized by Google

angeführten kleine Uebelstände hinreichend gewürdigt und ihre geringe Bedeutsamkeit in Rücksicht auf die sonstigen großen Vorzüge des Unternehmens genügend dargethan zu haben.

Wir führen schließlich noch ein Beispiel aus Berlin Frankfurt und Hamburg an: In Berlin durchläuft die Pferdebahn die Dorotheenstraße, Parallelstraße zu d. Linden. Diese Straße wird von drei der wichtigsten Verkehrsstraßen als die große Friedrichsstraße, Luisenstraße und am Brandenburger Thor von dem Fahrdamm nach dem Krollschen Etablissement zu, als auch durch die Verbindungseisenbahn durchschnitten.

Tausende von Wägen und abertausend Fußgänger passiren daselbst täglich und es haben sich in den vielen Jahren des Bestehens der Bahn keinerlei Störungen des Verkehrs ergeben.

In Hamburg durchschneidet die Pferdebahn vom Rathhausmarkt kommend, die Hauptverkehrsstraße die Bergstraße die sogar von der Petrikirche aus einen starken Fall nach dem Jungfernstieg zu hat mit einem doppelten Geleise, und in Frankfurt a/M. ist der Ausgang der 22′ breiten und ca. 100 Schritte langen Bockenheimerstraße nach dem Theaterplatz hin mit einem doppelten Geleise versehen, ohne daß sich Störungen ergeben hätten.

Es sind diese Anführungen ein schlagender Beweis daß bei strenger Ausführung der polizeil. Bahnverordnung, z. B. das Geläut mit einer am Pferdebahnwagen fest angebrachten Glocke die der Kutscher bei Ankunft an einer Querstraße jedesmal frühzeitig zur Warnung in Bewegung setzen muß, daß die Pferdebahn den übrigen Fuhrwerken und Passanten Münchens nicht gefährlich werden kann.

Verkehrslinien.

Um zunächst eine Uebersicht des durch die Pferdebahn neu herzustellenden Verkehres zu geben, wollen wir uns vor Allem gestatten, die projectirten Verbindungs-Linien zu bezeichnen:

Digitized by Google

I. Bahnlinie von Nord nach Süd

geht von Schwabing aus bis zum Bahnhofplatz und läuft als Gürtelbahn bis zu der Isarbrücke.

II. Bahnlinie von West nach Ost

führt von Nymphenburg resp. Bad Gern aus auf den Bahnhofplatz und geht von hier in der Richtung:

a) unter gemeinschaftlicher Benützung des Schienenstranges der Bahnlinie I vom Bahnhofplatz zum Schiller-Monument und von dort durch die Residenz- und Maximiliansstraße bis zum Haidhauser Bahnhofe und in der Richtung

b. vom Staatsbahnhof aus durch die Schützen- Neuhauser- und Kaufinger- Straße bis zum Marienplatz.

III. Bahnlinie: Güterbahn

geht von der Schrannenhalle auf den Thalkirchner Bahnhof, mit Berücksichtigung der dortigen Lagerhäuser und des in der Nähe zu erbauenden Schlachthauses sowie der Gasfabrik.

Diese drei Bahnlinien, welche zunächst die allgemein wichtigsten Verkehrsstraßen und Gegenden der inneren mit der äußeren Stadt zu verbinden beabsichtigen, mußten bei dem Abgang einer großen, durch das Herz der Stadt führenden Centralstraße theils entlegene Punkte berühren, theils Umwege einschlagen, die allerdings durch die Schnelligkeit des Betriebes vollkommen ausgeglichen werden, welche aber noch während des Baues der Bahn nach Möglichkeit modificirt und günstiger gelegt werden könnten.

Es dürfte in der Folge nicht unmöglich sein, daß das Bedürfniß nach einer großen Centralstraße welche vermittelst eines Häuserdurchbruches an geeigneter Stelle hergestellt werden könnte, dem dabei interessirten allerhöchsten Hofe, dem hohen Magistrat, der kgl. Post, sowie auch dem Allgemeinverkehr und den Adjacenten wichtig genug erschiene um die damit verbundenen Umstände und Schwierigkeiten des Kostenaufwandes zu überwinden, dem entsprechend auch wir eine stellenweise Abänderung des Schienenstranges eintreten lassen würden. Wir meinen beiläufig bemerkt,

Digitized by Google

hiemit weder den Durchbruch der Fingergasse noch die Verlängerung der Perusagasse.

Genaue Bestimmung der Verkehrslinien.

I. Bahnlinie geht von Schwabing an bis zum Bahnhof in der Richtung von N. nach S.; von da biegt sie nach O. N.O. u. wieder nach O. ab. Sie zerfällt in folgende 5 Stationen die von einander durchschnittlich 7—8 Minuten per Bahn entfernt sind. Erste Station — Siegesthor — Schillermonument. Zweite Station — Schillermonument — Staats-Bahnhof. Dritte Station Staats-Bahnhof — Sendlingerthorplatz. Vierte Station — Sendlingerthorplatz — Gärtnerplatz. Fünfte Station — Gärtnerplatz — Isarthor resp. Isarbrücke.

Der nördlichste Ausgangspunkt der Bahn ist in Schwabing vis-a-vis der Kirche, (im Sommer wird die Bahn bis zum Ludwigsbade führen.) Sie verfolgt dann die

1. Schwabinger Landstraße ca. 72′ breit geht durch das Siegesthor in die
2. Ludwigsstraße ca. 72′ breit. Sich östlich haltend biegt sie mit einer Curve nach dem angrenzenden nördlichen Flügel der Universität ab und geht zur Mittellinie des Fahrdammes der
3. Adalbertstraße ca. 46′ (minimal 37′) breit, über; diese wird befahren bis zum Anfang der
4. Amalienstraße ca. 37′ breit, wo des Geleise die Mittellinie des Straßenkörpers einhält und vermittels einer Curve auf die südliche Seite der
5. Gabelsbergerstraße ca. 38′ breit, führt an der südlichen Seite der Gärten hinläuft und mittels Curve in die
6. Türkenstraße ca. 39′ breit, einmündet, deren Mittellinie die Pferdebahn ebenfalls in Anspruch nimmt. Von da wendet sie sich zu der
7. Brienerstraße ca. 38′ breit wo das Geleise gleichfalls auf die Mitte des Fahrdammes geleitet wird und bis zum

Digitized by Google

Schillermonument führt. Von hier aus mit großer Curve den 80—120′ breiten freien Platz umschreibend, biegt sie in die süd-Allée des

8. Maximiliansplatzes (Dultplatz) ca. 45′ breit, ein und führt an den Ausmündungen der Jungfernthurm- Pranners- und Pfandhaus-Straße vorüber, auf einem 80—130′ breiten Fahrdamm am Göthe Monument vorbei, in die

9. Elisenstraße ca. 30 breit, wo sie hart an der Seite des botanischen Gartens mittels Curve auf die Mitte der

10. Luisenstraße ca. 30′ (minimal 26′) breit, geleitet wird und aus der Mittellinie, da wo die Verengerung eintritt, hart an der Seite des Hauses Nr. 6. und ganz nahe dem Garten auf den

11. Bahnhofplatz ca. 125′ breit läuft.

Vom Bahnhofplatz aus geht die Pferdebahn, zwischen dem Bahnhofsgebäude und den beiden Candelabern, hart an den letzteren vorbei und lenkt mittels einer Curve auf die Mitte des Fahrdammes der

12. Bayerstraße ca. 35′ (minimal 25′) breit, wendet sich auf die östliche Seite des

13. Karlsplatzes N. Westliche Straßenbreite ca. 36′ breit, wo sie an den sog. Düppeler Schanzen und der protestantischen Kirche vorüber in die

14. Sonnenstraße ca. 28′ (minimal 25′) breit, entlang und den Ausgängen der Herzog- und Josephsspitalstraße vorüber auf den

15. Sendlingerthorplatz ca. 80′ und darüber breit, führt.

Wenn wir bei den oben angeführten, für die Pferdebahn ungünstigen Straßenbreiten die Sonnenstraße nicht mit genannt haben so geschah es aus dem Grunde weil diese Straße, durch die Baumanpflanzung in der Mitte, in zwei gleiche Hälften getheilt ist und würde somit schweres und breit beladenes Fuhrwerk die gegenüberliegende westliche Straßenbreite zu benützen haben, von wo aus dasselbe überall ungehindert event. in die Herzogsspital- und Josephsspital-Gasse gelangen könnte. Wir haben analog

Digitized by Google

wie in der Elisenstraße die freie, den Häusern gegenüberliegende Seite längs der Baumreihe gewählt, wodurch bis zu den Trottoir eine Breite von 18′ resp. 21′ bleibt.

Vom Sendlingerthorplatz läuft die Pferdebahn in die

16. Müllerstraße ca. 34′ breit, und führt die Mitte des Straßenkörpers entlang, mittels Curve in die Mitte des Fahrdammes der

17. Frauenhoferstraße ca. 37′ breit; von hier aus mittels Curve in die

18. Klenzestraße ca. 30′ breit, und sodann auf den Fahrdamm des

19. Gärtnerplatzes ca. 56′ breit, einbiegend gelangt sie auf die Mittellinie der

20. Reichenbachstraße ca. 30′ breit, läuft mittels Curve zur Mittellinie der

21. Rumfordstraße ca. 27′ breit, und von hier durch die

22. Zwingerstraße ca. 30′ breit, und die

23. Frauenstraße ca. 40—70′ breit, zum Isarthor; von da auf die Mittelinie der

24. Zweibrückenstraße ca. 40′ breit, bis an die erste Isarbrücke wo diese Bahnlinie ihren Abschluß findet.

Eine Fortsetzung der Bahn ist aus dem Grunde unthunlich, weil sowohl die Isarbrücke selbst nicht die nöthige Breite hat als auch die jenseit der Brücke beginnende Steigerung des Lilienberg und Gasteig das Fahren mit einer Pferdebahn unter den augenblicklichen Umständen fast unmöglich macht. Da ferner eine Tieferlegung der Rosenheimerstraße, durch das Hinderniß der unter der Straße mehrfach verzweigten Keller nicht stattfinden kann, so mußte auch aus diesem Grunde für die Fortführung einer Bahn zum Haidhauser-Bahnhof vorläufig Abstand genommen werden, es sei denn, daß man im Falle der Nothwendigkeit in späterer Zeit eine Verbindung durch die Preysingstraße mit dem Haidhauser-Bahnhof herstellen würde.

Ehe wir die II. Bahnlinie beschreiben wollen, erlauben wir

Digitized by Google

uns zuvor kurz die Gründe darzulegen die uns zur Wahl der vorerwähnten Strecken bestimmten.

Auf den ersten Blick wäre es vielleicht practicabler erschienen, wenn wir die Bahn vom Siegesthor an durch die ganze Länge der Ludwigsstraße bis zur Briennerstraße geführt haben würden, allein der Umstand, daß die erstere bis zur Schönfeldstraße eine Anzahl öffentlicher Gebäude hat, welche für dieBahn wenig Passanten bieten und daß der Verkehr weniger in dem östlichen, dem Englischen Garten angrenzenden, als in dem, der Ludwigsstrasse westlich gelegenen Stadttheil zu finden ist, daß die Mittellinie des Verkehrs entschieden in der von uns durschnittenen Amalien- Türken- und Brienner-Straße ꝛc. ꝛc. liegt, ließ uns, zumal dieser Stadttheil überdieß sehr geringe Verkehrsmittel aufzuweisen hat, die Wahl für diese Linie treffen.

Wir hatten nicht nur einzelne entfernte, allgemeine Zielpunkte in's Auge gefaßt, wir wollten auch namentlich dem Interesse des Einzelnen soweit als möglich entgegen kommen.

An der Ecke der Adalbertstraße z. B. soll die Bahn u. A. auch die zahlreichen Studirenden aufnehmen, welche ihren Weg nach der Anatomie oder nach dem Krankenhause nehmen wollen.

Durch die Wahl der Amalienstraße wird die Bahnlinie allen angrenzenden Straßen nahe gelegt und bleibt auch der Ludwigsstraße nahe genug um deren Bewohnern durch die Schellings Theresien- und Von der Tann Straße eine bequeme Verbindung zu der Bahn zu bieten.

Die Stationen am Schiller- u. Göthe-Monument nehmen die resp. Bewohner der Briener- Arco- Karls- Otto-Straße, kurz des Max-Viertels auf und werden nebenbei durch die Ausführung des projectirten Baues einer Industriehalle in der Folge an Bedeutung gewinnen. Die Linie auf sämtlichen hier genannten Straßen beabsichtigt u. A. auch den Verkehr mit dem Staats-Bahnhofe herzustellen, unter Verbindung mit dem Sendlingerthorplatz und seiner Umgebung.

Digitized by Google

Die Passage über den Gärtnerplatz wird vorzüglich dem kgl. Volkstheater zum Nutzen gereichen, ebenso wie die während der Fahrt berührten zahlreichen Vergnügungs- und Unterhaltungs-Orte den Zerstreuungsuchenden auf die angenehmste Weise zugänglich gemacht werden.

Diese, sowie überhaupt alle von uns projectirten Bahnlinien sind den augenblicklichen Verhältnissen der Stadt angepaßt. Wir erlauben uns aber auch namentlich darauf hin zu weisen, daß überall Bedacht auf das augenscheinliche Bedürfniß eines Anschlusses an weitere Punkte, welche im Laufe der Jahre von Wichtigkeit zu werden versprechen, genommen wurde, als z. B. Verlängerung des Schienenstranges durch die Kapuziner-Straße, die Thalkirchner-Straße durchschneidend bis zur Isar und diese entlang die Reichenbachbrücke berührend, bis zur Isarbrücke, von da an der Maximiliansbrücke vorüber durch die neuprojectirte Straße welche von der Isar über den Holzgarten in die Pferdestraße einmünden soll, wodurch für die Stadt eine vollständige Gürtelbahn hergestellt würde.

II. Bahnlinie.

Verbindet Nymphenburg

a mit dem Haidhauser Bahnhofe und geht im Sommer vom Bad Gern aus und im Winter von der

1 Nymphenburger Landstraße 40′ breit, von der Höhe der neuen Kaserne auf die Mitte des Straßenkörpers über den

2 Stiegelmeierplatz den sie durchschneidet; von hier in die Mitte des Fahrdammes der

3 Dachauerstraße 32′ breit, dann diese entlang auf den Bahnhofplatz.

Von hier aus geht sie durch die verlängerte Elisenstraße auf den Schienenstrang der oben beschriebenen 1. Bahnlinie über und verläßt nach entgegengesetzter Zurücklegung der dort genau beschriebenen Punkte 7 — 11 diese Richtung beim Schillermonument um in die

Digitized by Google

9 Innere Brienerstraße 38′ breit, einzubiegen, worauf sie vermittels einer Curve über den

10 Platz vor der Feldherrnhalle 80 — 100′ breit, läuft und zwar so, daß sie sich hart an der Einfassung des, der Residenz gegenüber gelegenen Halb-Rondels hält, in gerader Richtung bis zu dem Hause No. 26 geht und von hier aus auf die gegenüberliegende Seite der

11 Residenzstraße 32′ (minimal 22′) breit hinüber führt und über den

12 Residenzplatz 75′ breit, mittels einer Curve mit großem Radius um das Rondel an der Post vorbei, auf die Mittellinie der

13 Maximiliansstraße 42′ breit, geleitet wird. Diese Straße läuft in gleicher Breite bis an die Maximiliansbrücke mit einer Fahrdammbreite von 36′, welche sich an den beiden Punkten wo die Brücke frei über der Isar schwebt bis auf 26′ verjüngt und wo die Bahn hart an der südlichen Brückenseite entlang geführt wird. Von hier läuft die Bahn am Maximilianeum vorbei welches als günstiger Ausweichepunkt zweier sich begegnender Wägen auf seinen beiden Straßen mit Geleisen zu versehen ist in die

14 Aeußere Wienerstraße 36′ breit und über die westliche Seite des

15 St. Johannis Platzes durch die anschließenden

16 projectirten Straßen, in gerader Richtung die vom löbl. Magistrat neuprojectirte Centralstraße durchlaufend und das Baron Eichthal'sche Terain berührend nach dem

17 Haidhauser Bahnhofe, als Endpunkt der Linie a.

Die Wichtigkeit dieser Linie wird schon in der nächsten Zeit immer deutlicher an den Tag treten.

Der von Süden und Osten kommende Verkehr welcher durch die Rosenheimer und Braunauer Bahn auf dem Haidhauser Bahnhofe concentrirt und von hier aus in die Stadt gelenkt wird läßt mit Bestimmtheit schließen, daß der Stadttheil zwischen dem Haidhauser Bahnhof und der Maximiliansbrücke

Digitized by Google

in kurzer Zeit zu derselben Bedeutung gelangen wird, wie jener sie in der Nähe des Staats-Bahnhofes bereits gewonnen hat. Noch liegen große Strecken brach und unbebaut: der Situationsplan der Stadt jedoch zeigt die von der Baucommission projectirten Straßen schon an und im Verlauf von nicht zehn Jahren wird der Verkehr in dieser Gegend in überall lebendigen Adern pulsiren dem die Pferdeeisenbahn hier als Pionnier der Entwickelung vorangehen und ihm die Verbindung mit der innern Stadt vorbereiten und sichern soll.

Bahnlinie II b.

Schließt sich an die Linie II a beim Staatsbahnhof-Platz an und geht wie folgt bis auf den Marienplatz.

Vom Staatsbahnhof, Punkt 3 ausgehend läuft sie über die Mittellinie der

4 Schützenstraße ca. 32′ breit, passirt von dort das

5 Karlsthor 28—30′ breit, auf der südlichen Seite und geht in die

6 Neuhauser-Straße ca. 50′ breit, sodann in die

7 Kaufinger-Straße ca. 35′ breit, (beim Ausgang der Rosengasse auf 8 Schritte 25′ minimal) von wo sie auf den

8 Marienplatz ca. 80′ breit führt.

Von einem Schienenstrang vom Marienplatz nach dem Isarthor mußte abgesehen werden, da es durch die Bauart des Rathhausthurmes sowie des Isarthors mit der Terrainsteigerung zur Zweibrückenstraße eine Unmöglichkeit ist, eine Pferdebahn hierher zu legen.

Nichtsdestoweniger ist durch die Abbiegung dieses Bahnzweiges auf den Marienplatz, in das Herz der Stadt für die Correspondenz mit dem Staatsbahnhofe in erster Linie ein wichtiger Schritt geschehen und müssen wir weitere Combinationen welche zunächst eine Verbindung des Marienplatzes mit der Ludwigsbrücke im Auge haben, vorläufig auf eine fernere Zeit hinaus schieben.

Digitized by Google

Bahnlinie III Güterbahn

führt von der Schrannenhalle ausgehend, durch die
1) Blumenstraße
2) Sendlinger Landstraße durch die
3) Neuprojectirte Verlängerung der Kapuzinerstraße auf dem kürzesten Wege zum
4) Haidhauser Bahnhof.

Von hier aus geht sie zu dem, an der Thalkirchener Straße, unterhalb der Eisenbahnstation neu projectirten Schlachthause dessen Anlage auf dieser Stelle in der Sitzung der Gemeindebevollmächtigten am 24 Juli d. mit 28 gegen 24 Stimmen beschlossen wurde.

Das per Eisenbahn anlangende Vieh wird wahrscheinlich auf einem von den Bahn zum Viehhof abgehenden Schienenstrang daselbst abgeladen werden, während durch die Pferdebahn das geschlachtete Vieh vom Schlachthause aus in eigenen Wägen mit Ventilation, im Sommer nach Bedarf mit Eis versehen, abgeholt wird, um es in der Stadt an näher zu bestimmenden Orten (Fleischbänken) den Empfängern zu übergeben, ebenso wie man beabsichtigt, mit diesem Güterverkehr einen entsprechenden Personenverkehr zu verbinden. Mit der Güterbahn ist eine

Verbindungsbahn

projectirt für den Kohlentransport nach der Gasfabrik, unter Benützung entweder der auf 50′ zu erweiternden Thalkirchenerstraße oder der, den Verkehr noch weniger beeinträchtigenden Maistraße.

Von einer Benützung der Thalkirchnerstraße als Verbindung für den Güterverkehr zwischen der Schrannenhalle zum Thalkirchener Bahnhofe und zum Schlachthause wollte man unserseits aus Pietäts-Rücksicht auf die beiden, längs der Straße gelegenen Friedhöfe absehen; dafür aber bietet die Legung des Schienenstranges auf der Sendlinger Landstraße den Vortheil daß die Güterbahn, falls sie dem Personenverkehr mit übergeben würde, den Bewohnern der Vorstadt

Digitized by Google

schon jetzt zu Statten käme, wie denn auch bei dem sich höchst wahrscheinlich bald ergebenden Bedürfniß nach einer Verlängerung der Bahn bis Untersendling und darüber hinaus, der Vortheil der Anbahnung eines Schienenstranges dorthin zu Tage tritt.

Wir verkennen überhaupt nicht, daß die Güterbahn für die Zukunft Münchens von hohem Interesse sein wird und werden muß. Wenn wir vorläufig nur in Aussicht genommen haben den Transport des Getreides zur Schrannenhalle sowie des geschlachteten Viehes nach den noch zu erbauenden Fleischbänken, so wird sich auch für manche industrielle Etablissements in der Stadt und den Vorstädten, wie Brauereien, Holz- und Eisenhandlungen ꝛc. ꝛc. das Bedürfniß unserer Vermittelung zum Zweck einer nicht unerheblichen Geld- und Zeitersparniß in der Folge herausstellen.

Indem wir somit unser, dem Gemeinwohl gewidmetes Unternehmen, welches in einer aufblühenden volkreichen Stadt ein nothwendiges Glied in der Kette der Verkehrsmittel ist, der Oeffentlichkeit entgegentragen und es einer allgemeinen Prüfung und Begutachtung unterbreiten, erlauben wir uns unter nochmaliger Beziehung auf unsere obige Erklärung, daß unsere Gesellschaft die erfahrensten technischen Kräfte zur ihrer Verfügung hat endlich auch noch die Bemerkung, daß wir bereit sind, sofort jede gewünschte Cautions-Summe bis zur Vollendung unseres Unternehmens, den Betrieb der Pferdebahn, zu stellen.

Wir wollen uns schließlich noch gestatten auf eine Besprechung der „Neuen freien Presse" von 3. Sept. 1872. No. 2883 S. 7. hinzuweisen:

Der Wiener Gemeinderath in der Tramway-Frage.

Es kam genau so, wie wir vorhergesagt hatten. Der Wiener Gemeinderath decretirte Anfangs März 1868 der Tramway-Gesellschaft einen Vertrag, den diese annahm, und beide Compaciscenten wußten im vorhinein, der Vertrag sei nur abgeschlossen worden, um nicht eingehalten zu werden — ein Vorgang, gleich wenig würdig

Digitized by Google

für eine Gemeinde-Repräsentanz, wie für eine honette Unternehmung Die besonneneren Gemeinderäthe, sehen bereits ein, daß die Tramway-Frage verfahren ist, und gestehen dies auch offen ein; doch sie wissen keinen Rath, wie aus diesem Labyrinth herauszukommen sei.

Wir standen stets zur Seite des besseren Theiles im Gemeinderathe, und so wollen wir auch diesen Herren sagen, wie wir die Lösung der Tramway-Frage für möglich erachten.

Man muß sich vorerst darüber klar geworden sein, daß die Pferdebahnen ein nothwendiges, ja ein unentbehrliches Verkehrsmittel geworden sind. Daß dem so ist, beweist der Umstand, daß das Publikum überall, wo eine Pferdebahn besteht, dieselbe benützt, und daß in Resolutionen, Petitionen und Manifestationen um Erweiterung des Pferdebahnnetzes nachgesucht wird.

Es fragt sich nun, ob die Pferdebahnen neben dieser ausgesprochenen Existenz-Berechtigung auch die entsprechende Rentabilität haben, um das nothwendige Kapital zum Ausbau derselben heranzuziehen. Und in dieser Beziehung sind wir der Ansicht, daß die erforderliche Rentabilität nicht vorhanden ist, nicht vorhanden sein kann, so lange der Gemeinderath nicht zur Einsicht gelangt, daß er nicht befugt ist, ein Verkehrsmittel des Publicums zur Einnahmsquelle der Gemeinde zu stempeln.

Für uns ist nicht maßgebend, wie die Börse über den Werth der Tramway-Actien denkt; uns ist es ganz gleichgiltig, zu welchem Curse die Actien der Tramway an der Börse gehandelt werden, wissen wir doch, daß die Börse Unternehmungen agiotirt hat im Momente, als sie angeregt wurden. Wenn wir von der Rentabilität der Tramway als Verkehrsmittel sprechen, dann nehmen wir den Stift zur Hand und fragen: Ist es möglich, daß eine Unternehmung, welche kostspielige Häuser-Einlösungen vorzunehmen, an der Straßenpflasterung zu participiren, Steuern zu zahlen und überdieß von der Brutto-Einnahme fünf Perzent an die Gemeindekasse zu zahlen hat — ist es möglich, daß eine solche Unternehmung Rentabilität erlange? Müssen wir nun diese Frage verneinen, dann haben wir auch das Geheimniß errathen, weßhalb die Tramway-Linien nicht ausgebaut werden, nicht ausgebaut werden können.

Pferdebahnen, auf Grundlage von Verträgen nach Muster des famosen Vertrages vom 7. März 1868 gebaut, können nicht prosperiren, weil sie niemals eine solide Basis erlangen, niemals ein

Digitized by Google

eigentliches Anlage-Kapital für den Bau heranziehen werden. Wie schon früher erwähnt, ist hier der Börsencurs durchaus nicht maßgebend, die Börse führt nach der gegenwärtigen Lage der Dinge der Tramway-Unternehmung kein Kapital zu; den Curs der Actien bestimmen einige Verwaltungsräthe, die das Papier, nicht aber die Unternehmung poussiren.

Den besten Beleg für diese unsere Anschauung bietet der Umstand daß die Tramway-Actien seit dem Zeitpunkte, als der Gemeinderath rundweg die nachgesuchte Preiserhöhung ablehnte, anstatt, wie man mit Recht erwarten durfte, im Werthe zu sinken, sich um mehr als ein Drittheil am börsenmäßigen Werthe erhöhten. Doch wir haben hier an dieser Stelle nicht das Spiel mit Tramway-Actien, sondern das Benützen der Tramway als Communications-Mittel vor Augen, und wenn wir uns Alles gegenwärtig halten, was für und gegen die Tramway-Unternehmung als solche spricht, so gelangen wir zu folgenden Resulaten:

1. Die Tramway ist ein nothwendiges, ja unentbehrliches Verkehrsmittel, und es ist die Pflicht der Gemeindevertretung, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin zu wirken, daß die bestehenden Tramway-Linien erhalten, die projectirten so rasch als möglich vollendet und womöglich durch neue Tracen vermehrt werden.

2. Soll der Verkehr mit der Tramway dem Publicum leicht zugänglich sein, dann ist dahin zu wirken, daß der Fahrpreis ein möglichst billiger sei, womöglich nicht ohne Noth erhöht werde. Zu diesem Behufe empfehlen wir:

1. Der Gemeinderath sehe von der im §. 37 des Vertrages vom 7. März 1868 bestimmten fünfpercentigen Bruttogebühr gänzlich ab nnd begnüge sich mit der im §. 38 festgesetzten Gebühr von Einem Gulden für jeden Dachsitz.

2. Der Gemeinderath halte fest an der Bestimmung des §. 7, wonach alle Pferdebahnen mit doppelten Geleisen anzulegen sind; dagegen ist der §. 15 dahin abzuändern, daß an Stellen, wo bei Anlage der Bahn oder zufolge des Betriebes derselben der Gemeinderath eine Verbreiterung der Straße für nothwendig erkennt, die Unternehmung dieselbe vorzunehmen und die Kosten zu gleichen Theilen mit der Gemeinde zu tragen hat.

3, Der §. 20 ist dahin abzuändern, daß, wofern der Gemeinderath den Betrieb einer Bahn für eine Straße oder Strecke

Digitized by Google

als verkehrsstörend erkennt und die Umlegung derselben anordnet, die Unternehmung zu gleichen Theilen mit der Gemeinde die diesfälligen Kosten trägt.

4. Der Fahrpreis für alle Linien ohne Ausnahme innerhalb des Gemeindegebietes von Wien darf 10 kr. per Person nicht übersteigen und sind für Kinder unter zehn Jahren, welche nicht auf dem Schoße gehalten werden, halbe Karten auszugeben.

5. Der Gemeinderath verständige sofort die Tramway-Gesellschaft, daß dieselbe vertragsmäßig verpflichtet gewesen wäre, innerhalb vier Jahren, vom Tage der Unterfertigung des Vertrages vom 7. März 1868, folgende Linien in drei Bauperioden herzustellen: Folgen die Linien.

Nachdem diese Frist verstrichen ist, ohne daß die bezeichneten Linien begonnen, geschweige denn dem Verkehre übergeben wurden, hätte der Gemeinderath das Recht, nach §. 34 des citirten Vertrages sowohl die Caution für verfallen zu erklären, als auch die der Unternehmung ertheilte Berechtigung des Pferdebahn-Betriebes einzelner oder aller Strecken zu löschen. Im Interesse der Gesellschaft wie im Interesse des Verkehrs werde jedoch

6. die Direction der Tramway aufgefordert, unverzüglich, und zwar spätestens inderhalb acht Tagen, die Erklärung abzugeben, ob sie ungesäumt alle hier verzeichneten Linien in Angriff nehmen und bis spätestens Mai 1873 dem Verkehre übergeben will.

7. Falls die Tramway-Gesellschaft es ablehnt, auch unter diesen modifizirten Bestimmungen ihren am 7. März 1868 eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, dann schreibe der Gemeinderath einen Concurs für den Ausbau dieser Linien aus, oder trete wegen Kürze der Zeit mit anderen Unternehmungen in Unterhandlungen.

Wir halten uns überzeugt, daß die Tramway-Misère nur auf diese Weise zu beseitigen ist, und wir können den Gemeinderath des Dankes des Publicums versichern, wenn er u. s. w.

Das Model einer Pferdeisenbahn mit Einschluß der Zeichnung eines hier einzuführenden Pferde-Waggons mit Imperial, zu 50—60 Personen ist bereits am 31 August dem hohen Magistrat mit der Bitte unterbreitet worden, dasselbe einem hochlöblichen Gemeinde-

Collegium zur Begutachtung vorzulegen sowie ferner Anfang Juni die an den technischen Director der Gesellschaft, Herrn A. F. Moller ertheilten 5 Concessionen von Berlin, Kopenhagen und Hamburg an hoher Stelle ebenfalls vorgelegt worden sind.

Die wirthschaftlichen Gesetze bezeichnen die Erschwerung des Verkehres als eine Sünde welche an dem Wohlstande des betheiligten Publikums begangen wird, während die Herstellung aller Arten von Verkehrsmitteln unter allen Umständen als ein wesentlicher Factor für die materiellen Interessen empfohlen wird. — Die BewohnerMünchens werden sich, so sind wir überzeugt, der besseren Einsicht nicht verschließen, sie werden sich nicht durch die Nothrufe einzelner Weniger, die ganz ohne Grund eine Einbuße befürchten, oder die in romantischer Schwärmerei für die Bedürfnisse der realen Welt kein Verständniß haben, bestimmen lassen ein Projekt zu mißbilligen, welches unfehlbar dem Ganzen und im Lauf der Zeit — so hoffen wir — den Unternehmern zum Vortheil gereichen wird.

Die internationale Pferde-Eisenbahngesellschaft in Berlin.

Digitized by Google

Digitized by Google

ANDERS SCHÄNDERL
BUCHBINDEREI
MÜNCHEN 25

Digitized by Google

Digitized by Google